18:Savonnet MS37 Senegal

Les Cahiers d'Outre-Mer

Publiés par
l'Institut de la France d'Outre-Mer de Bordeaux
avec le concours de
l'Institut de Géographie de la Faculté des Lettres de Bordeaux
et de
la Société de Géographie de Bordeaux

Directeurs :
Louis PAPY, Henri ENJALBERT

TOME IX
Année 1956

Siège Social : PALAIS DE LA BOURSE
Place Gabriel - BORDEAUX

[title page]

UNE VILLE NEUVE DU SÉNÉGAL : THIÈS

Les pays neufs offrent cette particularité que leurs villes importantes sont établies le long de la côte : ainsi en Amérique du Sud et en Australie. L'Afrique Occidentale ne fait pas exception à cette règle : Dakar, Konakri, Freetown, Monrovia, Abidjan, Acra... sont des villes portuaires. Par contre les villes de l'intérieur sont plus rares : Bamako, Bobo-Dioulasso sont des centres importants mais font figure d'exception.

Thiès au Sénégal n'appartient complètement ni à l'une, ni à l'autre de ces catégories. Située à une cinquantaine de kilomètres à vol d'oiseau du port le plus proche, elle ne bénéficie que d'une façon très imparfaite de cette proximité. Elle n'est pas non plus une ville de l'intérieur : ses rapports économiques avec le port de Dakar ne permettent pas une telle dénomination.

Elle est de création récente et ne peut, à la différence de Saint-Louis, Rufisque ou Dakar, s'enorgueillir d'un riche passé historique (africain ou colonial); elle ne possède pas non plus cet embryon de vieille bourgeoisie créole qui aurait pu freiner son évolution vers l'élaboration rapide d'une société plus moderne, à conception plus occidentale. C'est une ville neuve qui semble avoir poussé par un coup du sort à un carrefour quelconque de la brousse africaine où les voies de communications modernes sont venues promouvoir sa fortune.

Avant d'examiner les différentes causes qui présidèrent à son implantation dans un tel site, il convient de situer la ville dans le paysage sénégalais qui l'entoure. Lorsque le voyageur, parti de Dakar, emprunte la route ou le chemin de fer qui le conduit à Saint-Louis, il traverse, après avoir quitté la côte atlantique au village de Bargny, la plaine du Cap-Vert sur une soixantaine de kilomètres. Quelques médiocres ondulations rompent parfois la monotonie du paysage : ce sont les « massifs » de Ndias. Peu avant le village de Pout, l'horizon, à l'Est, est barré par une ligne de hauteurs donnant l'impression d'un relief important et brutal. Très vite cependant on atteint à quelques dix kilomètres de ce village la côte de Thiès. Son altitude est très faible : elle culmine à 137 mètres. La route et la voie ferrée gravissent

18:Savonnet MS37 Senegal

l'abrupt par une forte rampe qui emprunte un défilé étroit dénommé « Ravin des Voleurs ». Rapidement on atteint le sommet du plateau.

Le paysage que l'on découvre alors apparaît plus dégagé : peu ou pas d'arbres, seulement une végétation arbustive sous forme de taillis d'où émergent quelques têtes de baobab. Dans le fond, se détache peu à peu la teinte claire des premières maisons de Thiès. Saisissant, surtout en saison sèche, est le contraste entre les frondaisons vertes de la ville et la campagne environnante dénudée jaune, aveuglante de lumière.

La photographie aérienne, ou mieux encore le survol, font apparaître avec plus de netteté encore cette opposition. La ville aux contours grossièrement triangulaires et divisée en grandes plaques de quadrillages géométriques mouchetés par les innombrables taches sombres des vertes frondaisons, se détache de façon particulièrement nette sur la brousse grise et déserte des environs. La présence d'un centre urbain sur ce plateau presque vide de population paraît insolite et on peut se demander quelles sont les raisons qui ont fait retenir ce site peu accueillant pour l'établissement d'une ville relativement importante ?

I. L'histoire de Thiès.

1. *Le site.*

Le plateau sur lequel l'escale (1) a été construite est légèrement incliné vers l'Est, tandis que son abrupt occidental forme une cuesta vigoureuse. Plateau et cuesta appartiennent à des formations géologiques contemporaines de celles de la presqu'île du Cap-Vert et constituées principalement de calcaires de la fin du Secondaire, recouverts postérieurement par une carapace ferrugineuse. Il est probable que le compartiment oriental a été soulevé et que celui de l'Ouest s'est affaissé au Tertiaire.

La présence d'un horizon marno-calcaire, à faible profondeur, la disposition des couches inclinées vers l'Est a favorisé la formation d'une nappe phréatique, pérenne, superficielle, capable d'alimenter tous les puits du plateau thiéssois.

La côte de Thiès dessine une ligne incurvée d'une longueur de 40 kilomètres, qui prend naissance au Nord à la hauteur de Mont-Rolland et s'arrête brusquement au Sud, à la hauteur du village de Tiao. Le front de côte d'une altitude moyenne de 100 mètres n'est entaillé largement et profondément qu'au « Ravin des Voleurs ». Au pied du talus s'étend une zone déprimée plus ou moins marécageuse

(1) « Escale » signifie ici un lieu où les caravanes se reposaient après l'étape de la journée, et où se pratiquait un petit commerce de traite, par extension village ou ville-marché situé généralement sur une voie ferrée

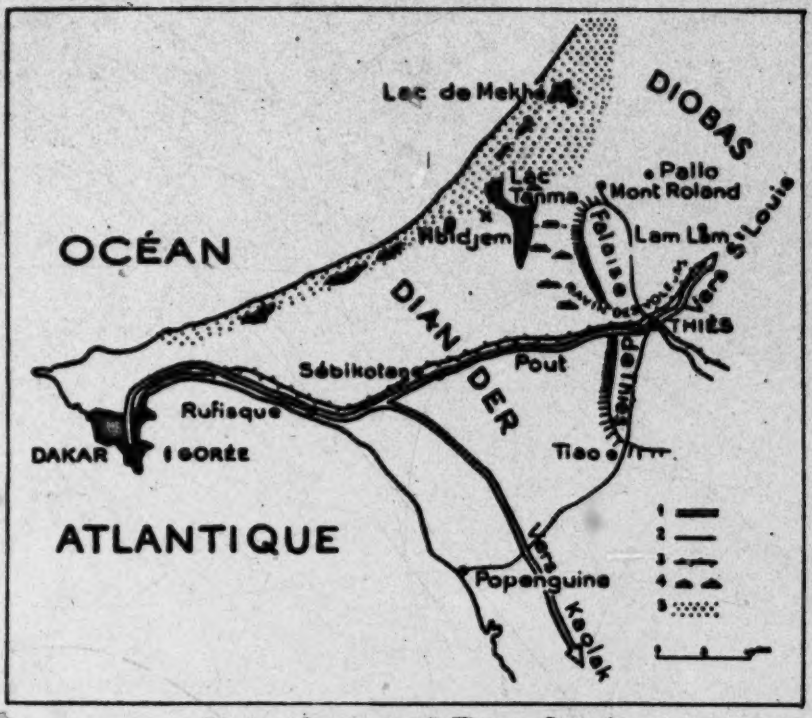


Fig. 1. — La situation de Thiès au Sénégal
1. Route principale bitumée ; 2. Route secondaire ; 3. Voie ferrée 4. Marécages ; 5. Sable.

qui la borde du Nord au Sud. Au-delà de Mont-Rolland, vers le Nord-Ouest des accumulations de sable dunaire s'étendent jusqu'à l'Océan (fig. 1).

A l'époque de la pacification du Sénégal par Faidherbe, Thiès n'était qu'un petit village de Sérère-None turbulents, pilleurs de caravanes lorsque l'occasion se présentait. Ce village était établi à proximité de l'emplacement actuel du Réduit Faidherbe, dans un lieu ombragé et frais : d'où le nom de « Diankhène » qui lui fut donné et qui signifie lieu de repos.

En 1856, Dakar est fondée, Saint-Louis se développe. Un traité passé avec le damel du Cayor (2) autorise l'installation d'une ligne télégraphique pour relier ces deux villes. Mais l'exécution des travaux se heurte à la mauvaise volonté du damel et à l'insécurité continuelle qui règne dans la région de Thiès.

Après la création du poste de Mbidjem, près du lac Tanma, le

(2) *Damel*, mot Wolof qui signifie souverain.

18:Savonnet MS37 Senegal

poste de Thiès est construit en 1863. Son rôle est de pacifier et de couvrir, en cas de nécessité, les troupes qui opèrent dans la région. Celles-ci venant de Gorée et de Dakar empruntent la piste de Rufisque à Pout et de là atteignent le poste de Thiès et le Cayor par le « Ravin des Voleurs », le seul passage facile et direct qui relie le Cayor à la presqu'île du Cap-Vert. Thiès apparaît dès cette époque comme un point stratégique et un point d'appui de première importance.

Dès 1880, les provinces du Diander et du Diobas sont pacifiées. Les postes militaires perdent leur importance et sont abandonnés les uns après les autres; ainsi : Nguiguis (près de Tivaouane) et Mbidjem. Seul celui de Thiès, par sa situation exceptionnelle, survivra et se développera.

2. *L'escale commerciale* (1880-1923).

Les années de la décennie 1880-1890, correspondent à la période du développement des cultures d'arachide au Sénégal et à la construction du chemin de fer Dakar-Saint-Louis.

Les travaux d'étude pour le futur tracé de cette voie ferrée firent ressortir que l'itinéraire le plus court aurait à suivre la côte atlantique, mais comme celle-ci est bordée de dunes, il nécessiterait des travaux d'art importants. Le passage à travers la côte de Thiès était aussi un obstacle sérieux, mais le « Ravin des Voleurs » rendait possible l'accès du plateau; la voie suivra donc la vallée qui entaille le front de côte, puis la dépression qui se poursuit sur le plateau, à l'Est, et passera devant le fort militaire établi à son extrémité.

La fortune de Thiès est faite : dès 1885, date d'ouverture de la voie ferrée, les commerçants de Rufisque y installent des comptoirs; un plan de lotissement de la future ville est tracé. Ce plan, malheureusement, prévoit le développement de la cité seulement au Nord de la ligne, le long de la piste reliant Thiès à Rufisque et Dakar. Une mission catholique s'installe à proximité, et en 1893 le premier administrateur civil occupe la nouvelle résidence construite auprès du réduit Faidherbe.

La politique de l'arachide se développe avec succès : 20.000 tonnes d'arachide sont expédiées par fer, de la gare de Thiès en 1890 (3). Le commerce n'est cependant pas installé d'une façon permanente dans l'escale : pendant la période de traite seulement (de novembre à mai) les employés européens envoyés par les maisons de Rufisque demeurent dans la ville et achètent arachide, mil, coton... dans leur comptoir; de mai à novembre ils repartent à Rufisque, et la plupart des boutiques à Thiès sont fermées, la ville paraît morte.

(3) Les convois de chameaux font concurrence au rail jusqu'en 1910 et transportent au port de Rufisque leur chargement. Thiès était la dernière étape avant d'atteindre les quais d'embarquement distants de 50 kilomètres.

18:Savonnet MS37 Senegal

La majeure partie du commerce est alors concentré au Nord de la voie ferrée; cependant, quelques boutiques s'établissent au Sud, à proximité de la résidence, dès 1895.

En 1890, Thiès compte une population permanente de 1.200 habitants. A proximité de l'escale commerciale, des quartiers indigènes se sont établis. Le petit village de Thiès-None s'est déplacé de l'autre côté de la voie ferrée. A l'Ouest de la zone commerciale s'est accolé un quartier indigène; il sera déplacé vers le Sud après la peste de 1911 et prendra le nom de Randoulème (mot signifiant en Wolof : éloigne-toi). Takhikao (maison à étage en Wolof) établi primitivement à proximité de la première maison à étage appartenant à Maurel et Prom est refoulé définitivement le long de la route de Saint-Louis (fig. 2).

Peu à peu, tandis que la fonction militaire est tombée en sommeil, le développement du commerce a apporté à la ville une activité économique stable. Jusqu'en 1914 la ville s'accroît très peu, sa population atteint seulement 2.400 habitants à cette date : de 1885 à 1914 la ville n'a gagné au total que 1.400 âmes.

La fonction militaire de la ville va recouvrer une part de son ancienne importance pendant la guerre de 1914. La base de Thiès devient un centre de formation militaire pour les nouvelles recrues. Le quartier de Diakhao voisin du camp s'élargit par l'arrivée des familles de militaires. En contre-partie le commerce périclite pendant cette période. Le personnel français qui, depuis le début du siècle, s'était installé en permanence, est rappelé sous les drapeaux. Pour ne pas fermer boutique on fait appel aux Levantins. Ces derniers avaient fait leur apparition au Sénégal dès 1895 et, jusqu'alors n'avaient joué qu'un rôle très secondaire sur le marché de la ville : vente de bougies, d'allumettes, de perles... La guerre de 1914 facilite leur entrée dans le jeu lucratif de la traite.

3. *L'installation des industries* (1923-1945).

L'événement qui donna une impulsion décisive à l'escale commerciale et qui porta Thiès au rang de ville, fut sans conteste, l'installation en 1923 des ateliers de réparation du chemin de fer. Dès 1907, les premiers travaux avaient été entrepris pour relier directement par voie ferrée Thiès à Bamako : des difficultés de tous ordres, puis la guerre les entravèrent. En 1923, seulement, à Kidira sur la Falémée se fit la jonction des deux tronçons. On eut le souci d'installer les ateliers de réparation du Thiès-Niger dans le centre le plus proche de la côte : Thiès, tête de ligne, fut choisi comme centre. En quelques années, la ville s'accroît de 10.000 âmes, passant de 3.000 habitants en 1921 à 13.000 en 1929.

L'ouverture de chantiers ferroviaires non seulement provoqua l'arrivée de nombreux ouvriers et de leurs familles, mais en même

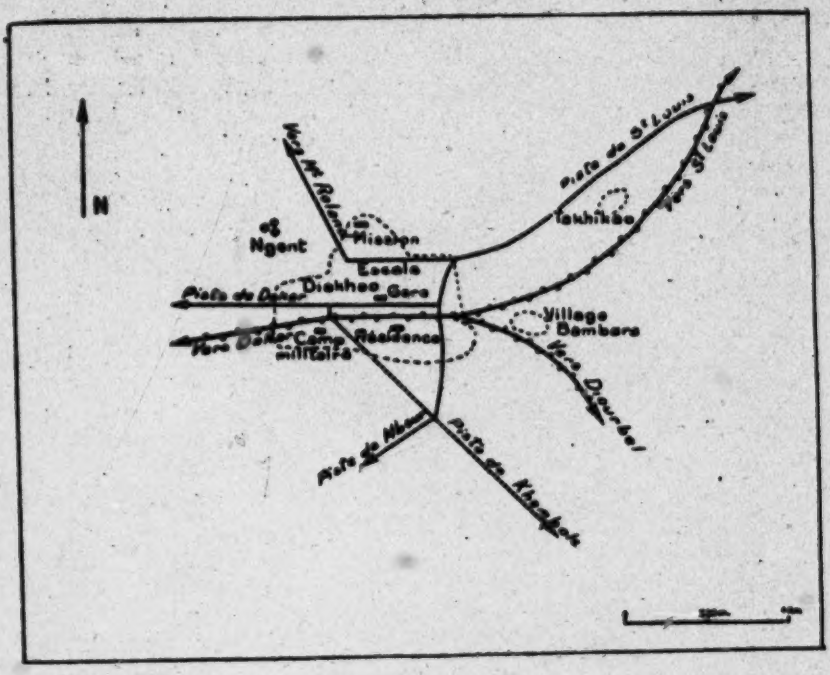


Fig. 2. — Thiès en 1910.

temps donna une forte impulsion au commerce. L'injection régulière de crédits par cette industrie nouvelle entraîna une recrudescence d'activité commerciale qui se traduisit par l'extension des établissements en place et par la création de nouveaux magasins. Les Africains qui jusqu'à présent travaillaient uniquement pour le compte de maisons à gérance européenne et qui avaient été tenus à l'écart du commerce de détail, ouvrirent pour leur propre compte de petites boutiques (4). Celles-ci, s'adressant à une clientèle essentiellement indigène, se multiplièrent dès que l'essor économique de la ville s'amplifia. En même temps le nombre des artisans s'accrut.

Après la guerre, les Levantins qui avaient été les seuls à pouvoir commercer en toute tranquillité pendant quatre ans, s'installèrent à leur compte. Leur expérience acquise pendant la durée des hostilités, leur connaissance de la langue, leur grande aptitude à s'adapter aux mœurs du pays et à vivre dans des conditions très

(4) Ce sont les militaires, semble-t-il, qui ont ramené de France cette idée de créer pour leur compte de petites épiceries calquées sur celles rencontrées dans les villages métropolitains.

18:Savonnet MS37 Senegal

sommaires firent de ces nouveaux venus des concurrents sérieux que le commerce français essaya, mais en vain, d'éliminer. Toutes les concessions de l'escale Nord sont alors occupées (5), les derniers arrivés — principalement les Syriens — installent leur factorerie (6) dans le quartier de la résidence encore presque vide.

Déjà l'équilibre économique de la cité n'est plus fondé essentiellement sur le commerce de traite, sujet aux fluctuations des cours, mais aussi sur l'industrie naissante qui lui assure une certaine stabilité. Il est vrai que celle-ci à peine acquise est mise à rude épreuve pendant la crise mondiale de 1930 à 1934. Au cours de cette période difficile les prix de l'arachide s'effondrent. Les anciennes maisons de commerce qui s'appuyaient uniquement sur la traite, ne peuvent plus faire face aux échéances et liquident leur fond : Société Française du Sénégal, maisons Lacombe, Latrille... Les établissements plus solides sont eux-mêmes obligés de fermer temporairement leurs succursales en ville, ainsi, Peyrissac, Maurel Frères. On n'assiste pas cependant ici à un effondrement complet du commerce avec faillites spectaculaires comme cela se produit à Dakar, mais plutôt à des liquidations commerciales, à des ventes de fonds qui sont rachetés par les Levantins et les grosses sociétés.

Les effets de la crise, qui prennent fin en 1934, ont pour conséquence une redistribution de la propriété commerciale, une réadaptation du commerce aux exigences nouvelles, à l'installation définitive des Levantins.

A cette date la fusion des deux compagnies de chemin de fer Dakar-Saint-Louis et Thiès-Niger provoque une extension du quartier industriel par le regroupement à Thiès des ateliers installés primitivement à Dakar pour le chemin de fer Dakar-Saint-Louis.

A la veille de la seconde guerre mondiale, la ville atteint le chiffre de 22.000 habitants parmi lesquels 1.200 Européens). La disparition presque complète des épidémies, le ravitaillement meilleur, la construction d'immeubles confortables (cité Ballabey créée dès 1925 pour les cheminots, villas pour officiers) permettent aux familles métropolitaines de se fixer d'une manière permanente. Parallèlement, les quartiers indigènes se sont étendus vers le Sud-Ouest, à proximité des ateliers : « Derrière la voie ferrée », « Bambara » se développent aux abords de « Randoulène ».

4. *Thiès ville industrielle et stratégique* (*après* 1945).

La deuxième guerre mondiale ralentit passagèrement l'activité économique de la ville. Comme en 1914 on assiste à un renouveau

(5) Il n'est pas question d'étendre plus au Nord le premier lotissement : la concession cédée à la Mission empêche une telle extension.
(6) Factererie : boutique où l'on vend de tout et où, en même temps, s'achètent ou s'échangent des produits locaux (arachide, mil...)

18:Savonnet MS37 Senegal

très sérieux de la fonction militaire : un détachement motorisé autonome (D.M.A.) s'établit dans l'ancien camp militaire qui s'élargit considérablement; une base aérienne créée peu avant 1940, double celle de Ouakam installée aux portes de Dakar et devenue insuffisante.

L'expérience de la dernière guerre a démontré la vulnérabilité possible de Dakar. La stratégie exige la formation sur les arrières de la capitale de l'A.O.F. d'une base solide qui l'appuierait éventuellement. La situation et la proximité de Thiès répondent à ces exigences. Pour donner une pleine efficacité à cette entreprise, les relations entre les deux villes doivent être améliorées, les camps militaires réorganisés et modernisés. Une route solide et large est construite entre ces deux villes. Son tracé est différent de celui de l'ancienne piste : elle pénètre à Thiès non par l'Ouest, mais par le Sud. Le camp militaire couvre plusieurs dizaines d'hectares, les installations de la base aérienne sont améliorées et élargies, les annexes permettent l'établissement permanent des officiers et des hommes de troupe (fig. 4).

De 1947 à 1952 une activité intense règne dans la ville. Toute la cité, exceptée la vieille escale, forme un véritable chantier où l'on perce de vastes avenues à travers les quartiers indigènes, où l'on crée des places, où l'on aménage des zones de verdure. Dans l'enceinte industrielle du Dakar-Niger, de nouveaux ateliers destinés à la réparation des tracteurs Diésel et à la construction de wagons de voyageurs sont installés. De nouvelles villas aux lignes plus modernes, pour fonctionnaires et cheminots, s'élèvent un peu partout dans la ville. La vieille escale, paralysée dans des limites trop étroites, s'émeut et essaie dans la mesure du possible de rajeunir les lignes de son architecture et d'offrir à sa clientèle des locaux de vente agréables aux vitrines et étalages ordonnés avec goût

Les quartiers indigènes de leur côté s'étendent et s'améliorent, mordant profondément sur la brousse voisine. Les quartiers de « Randoulène-Sud », de « Grand Thiès » et de « Médina » sont des créations récentes. Diakhao, Takhikao se développent. Quelques fonctionnaires et commerçants africains ont depuis peu commencé la construction de petites villas en dur qui remplacent la paillote traditionnelle ou la simple case en planche.

L'accroissement de la population est considérable : de 21.000 en 1945, elle atteint 40.000 habitants en 1953 dont 2.700 Européens.

Ainsi, de la création du premier poste militaire, à proximité du village de Thiès-None, jusqu'à nos jours, la croissance de Thiès s'est effectuée sans heurt. Elle n'a pas connu les grands espoirs de Dakar, les dépressions, les déchéances de Rufisque et de Saint-Louis. Les

18;Savonnet MS37 Senegal

guerres, les crises ne se révèlent dans la courbe de son évolution que par de simples paliers (7).

Sa fortune, nous avons essayé de le montrer, tient à son site exceptionnel, à l'entrée de la seule voie d'accès sur le plateau de Thiès, en même temps que la proximité relative de Dakar. Par le jeu de ces trois fonctions essentielles : commerciale, industrielle et militaire, elle jouit d'un équilibre économique qui semble plus stable que celui des autres villes du Sénégal.

2. Les quartiers.

1. *Les quartiers de type européen.*

Si nous éliminons les deux bases militaires qui offrent des caractères très particuliers propres à leur organisation intérieure, Thiès comprend trois quartiers de conception occidentale : la Cité Ballabey, la Vieille Escale, la Résidence. Si le premier abrite une population presque essentiellement européenne, dans les deux autres, les Blancs sont en minorité (un Blanc pour quatre Noirs).

Aucune ségrégation systématique n'existe réellement dans la ville. La Cité Ballabey elle-même est une cité pour agents appartenant aux cadres de direction; elle n'est aucunement fermée aux Africains qui ont atteint le grade exigé pour leur installation. Bien que située à proximité des ateliers, elle forme une zone silencieuse. Son parc est magnifique. Les villas y sont disposées régulièrement selon un plan en damier dans le plus pur style colonial. Chaque carreau du damier est occupé par une villa divisée en deux appartements jumeaux et symétriques; de part et d'autre de la demeure s'étendent cours et jardins; quelques manguiers au feuillage épais abritent des ardeurs du soleil le clapier, le poulailler, le garage. Il est facile de dater la construction de chacune d'elles par son style architectural : la brique rose correspond aux années 1925-1930, le béton-armé, peint en beige clair, date d'après guerre... Les quartiers du D.M.A. et de la base aérienne à quelques variantes près n'offrent aucune originalité propre et sont comparables à la Cité Ballabey.

La Vieille Escale se présente sous l'aspect d'un quartier de ville méditerranéenne : rues étroites, bordées par des immeubles à étage construit en calcaire blanc de Bargny; un petit balcon léger à balustrade métallique surplombe le trottoir et court d'une extrémité à l'autre de l'immeuble; une toiture en tuile rouge à pente très faible, sous un ciel bleu accentue cette impression de monde méditerranéen. Chaque concession, de plan carré, forme un véritable bloc d'immeubles percé çà et là d'un portail qui donne accès aux cours, toujours encombrées, de la factorerie ou de l'atelier.

(7) G. Savonnet. Evolution démographique de la ville de Thiès. *Notes africaines*, pp. 113-116.

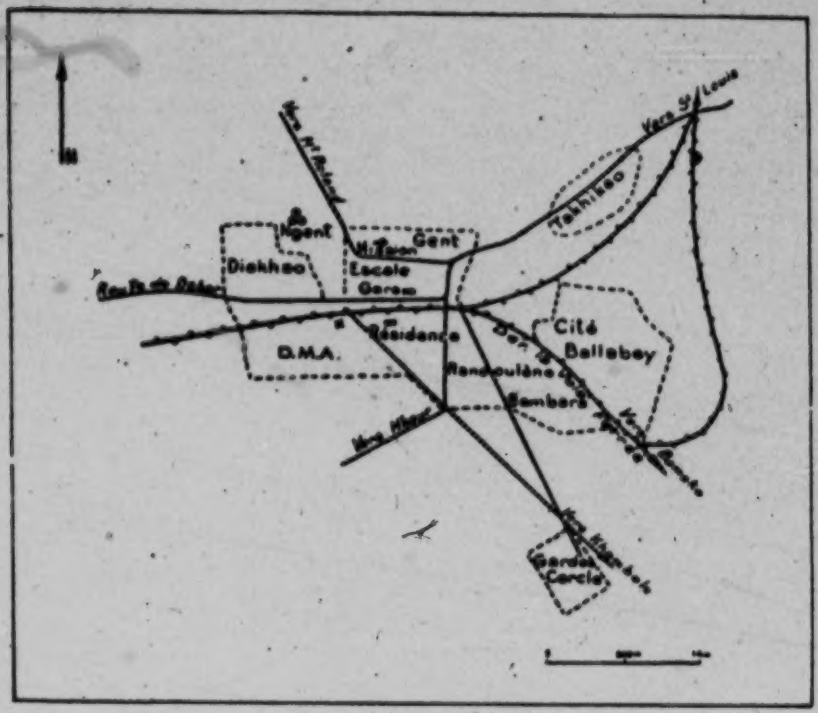


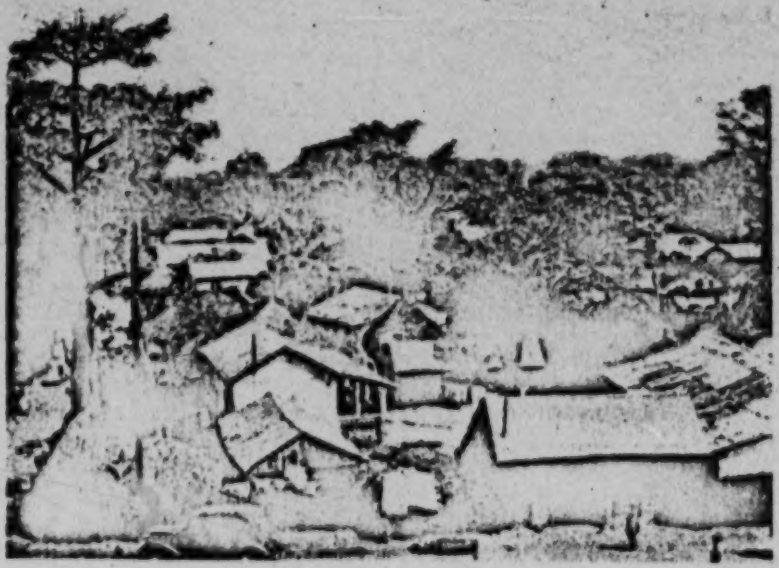
Fig. 3. — Thiès en 1940.

On assiste maintenant à une modification de cette architecture vieillotte et à des essais de rajeunissement. Ce quartier, construit essentiellement pour des fins commerciales, n'a laissé aucune place libre pour la détente : aucun square, aucun jardinet ne viennent offrir un endroit agréable dans cet ensemble voué essentiellement au négoce.

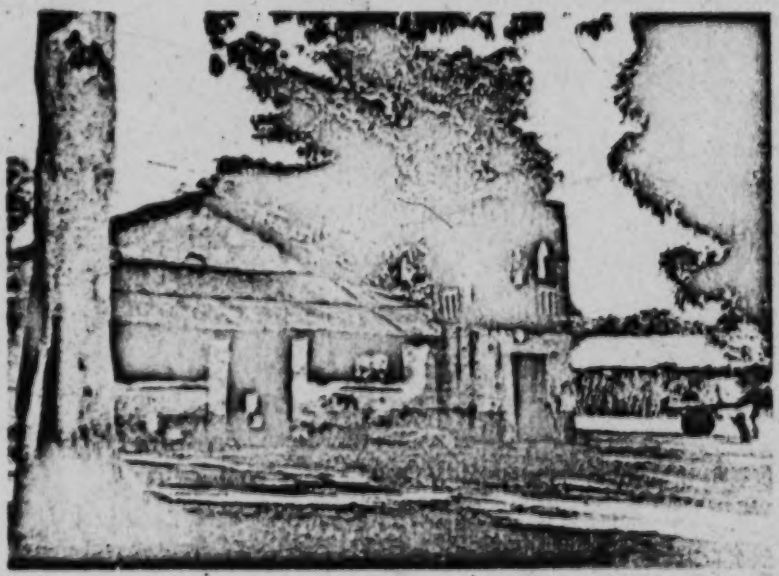
Le quartier de la Résidence est plus calme, plus frais aussi; le dispositif de l'habitat est plus lâche : les maisons s'étalent et chacune est séparée de sa voisine par un potager, une cour ou un jardinet d'agrément. A proximité des bâtiments administratifs, on a même pris soin de réserver et d'aménager quelques squares publics à l'ombre d'immenses caïlcédrats plantés à la fin du siècle dernier. La présence toute proche de la gare et le va-et-vient continuel des locomotives aux cris stridents, qui déchirent l'air, détruit l'harmonie de ces lieux calmes de petite ville de province que l'on cherche à recréer.

On respire un air plus paisible encore à la Mission catholique, située au Nord de la vieille « escale ». Les bâtiments ont été construits à la fin du siècle dernier en latérite rouge. immeubles à étage

18:Savonnet MS37 Senegal



A. - Thiès. — Quartier de Derrière-la-voie-ferrée. Juxtaposition de maisons en banco couvertes de tôle, tôle et en paille.



B. - La place d'une des plus vieilles mosquées de Thiès : quartier de Takhikao.

Clichés I.F.A.N., Savonnet.

[facing p.80]

avec des arcades de monastère. Ils sont situés au milieu d'un immense jardin toujours vert, prolongé par un parc aux arbres magnifiques. L'ensemble rappelle, dans une certaine mesure, le site paisible de quelque abbaye métropolitaine.

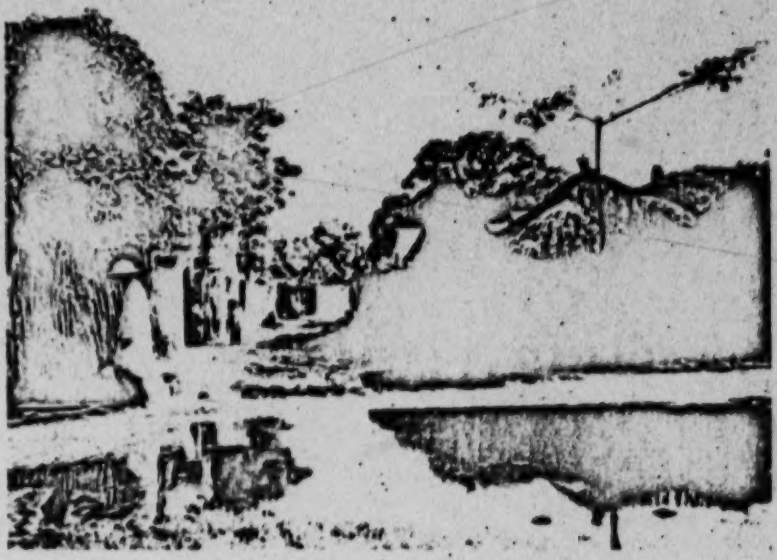
Les deux quartiers commerçants (Vieille Escale et Résidence) offrent cette particularité de devenir selon le moment de la journée le domaine de l'Européen le soir (à l'heure de l'apéritif) et le dimanche, et celui de l'Africain durant le jour, pendant l'ouverture du marché). Lieu de contact entre le Noir et le Blanc, ce marché prend une place très importante dans la vie de la cité africaine et mérite qu'on s'y arrête quelque peu.

C'est un jour d'ouverture de traite d'arachide (au début de décembre par exemple) qu'il convient de le visiter. Au sortir de la gare on plonge tout à coup dans l'animation, la poussière, la chaleur, les odeurs « prenantes » du marché. La place est grouillante de monde où se pressent et se mêlent les moyens de locomotion les plus divers : petit âne gris cendré lourdement chargé, décidé à entraver le passage d'une automobile malgré la bastonnade de son maître, petite carriole à deux roues caoutchoutées faisant fonction de taxi et en quête de client éventuel, ménagère venue du village voisin, son dernier né accroché au dos, et qui maintient sur sa tête, en un merveilleux équilibre, la calebasse pleine de produits maraîchers, cycliste mal établi sur sa machine, accrochant ça et là un piéton ou une voiture, camion aux charges impressionnantes qui, lentement, écarte de la route le flot humain rapidement refermé derrière lui. Tout ce peuple bruyant apporte avec lui un goût de la brousse voisine, chaude et poussiéreuse.

Le marché aux poissons séchés se révèle facilement par l'odeur puissante qu'il exhale; plus loin, c'est l'étal du boucher pour Européens; tout proche de lui le marchand de triperies qui grille sur un feu de charbon quelques brochettes de bas morceaux. Ailleurs les marchands de colas, de condiments et d'étoffes de guinée, les savetiers, offrent leurs produits aux odeurs très composites dans un halo de poussière soulevé par la foule. C'est une joie des yeux de regarder dans le grand soleil lumineux, sous un ciel d'un bleu très pur et clair, le chatoiement des vêtements amples aux teintes vives se mouvant avec lenteur et majesté.

L'animation atteint son intensité majeure entre 9 et 10 heures du matin; le piéton est roi, il entrave toute circulation. Puis peu à peu vendeurs et acheteurs s'égaient et tout tombe dans une torpeur bienheureuse à l'heure de midi. L'après-midi est calme et, à 5 heures chaque marchand a quitté les lieux. Cette animation qui n'a qu'un caractère temporaire dans les quartiers commerciaux de type

18:Savonnet MS37 Senegal



A. - Thiès. — La place de Takhikao après l'hivernage

Cliché I.F.A.N., Savonnet.

B. - Thiès. — Scène de marché.

Cliché L. Papy.

[facing p. 81]

18:Savonnet MS37 Senegal

européen, est permanente dans certains quartiers indigènes mais, avec une amplitude maximum le soir après la sortie du travail.

2. *Les quartiers indigènes.*

Les quartiers indigènes possèdent eux aussi leurs caractères propres, fonction de leur ancienneté, de leur proximité ou de leur éloignement d'un centre d'activité et naturellement de la catégorie sociale de leurs habitants.

Takhikao et Gent, sont parmi les premiers quartiers créés. Sauf à proximité de la route de Thiès à Tivaouane qui attire les petites boutiques en planche ou en paille des commerçants, ils ont conservé leur caractère rural : habitations disposées en ordre lâche, entourées d'un jardin-verger protégées par une tapade en branchage ou en tiges de mil. Les vieux se rassemblent le soir sous le grand fromager qui ombrage la vieille mosquée croulante de Takhikao. Les femmes bavardent en attendant leur tour de puiser l'eau au puits commun, pendant que les enfants jouent dans le sable. Gent se singularise par une série de petites maisons basses à base rectangulaire et à toit en tôle ondulée toutes identiques et disposées le long de la piste qui conduit au marigot de la mission. Un jardin et une cour toujours encombrés de matériel de lessive individualisent chaque concession. C'est le quartier des métis portugais appelés « portugalais » (planches XI B et XII A).

Diakhao-Nord, calme, aéré, ordonné selon un plan de lotissement strict, s'oppose à Diakhao-Sud aux ruelles étroites, sinueuses, bordées de part et d'autre par des tapades de tiges de mil, et bruyante le soir. La proximité des deux bases militaires en a fait un lieu où l'on s'amuse avec tout ce que cela comporte de débits de boisson et de tripots plus ou moins clandestins. Des rixes entre hommes avinés ne sont pas rares en ces lieux.

Randoulène, Derrière-la-voie-ferrée, Bambara, qui forment un quartier unique, homogène par sa densité et par l'hétérogénéité de ses habitations se sont établis à proximité immédiate des ateliers du chemin de fer. Les cases en planches, en banco, en paille se pressent les unes contre les autres le long des ruelles sinueuses tracées au gré du jour non sans quelque fantaisie. Ces ruelles sont grouillantes de monde et tard dans la nuit, on se promène encore entre les étals de petits marchands qui s'éclairent de lumignons fumeux. La foule dense déborde les limites de la rue et pénètre à l'intérieur des cours. Celles-ci, couvrant à peine quelques mètres carrés, jouent souvent le rôle d'atelier pour le tisserand, le forgeron ou le bijoutier et de cuisine pour les ménagères des cases voisines; il n'est pas rare d'y voir une demi-douzaine de pileuses de mil marteler, en cadence, leur mortier par groupe de deux ou trois. Là est aussi le lieu

18:Savonnet MS37 Senegal

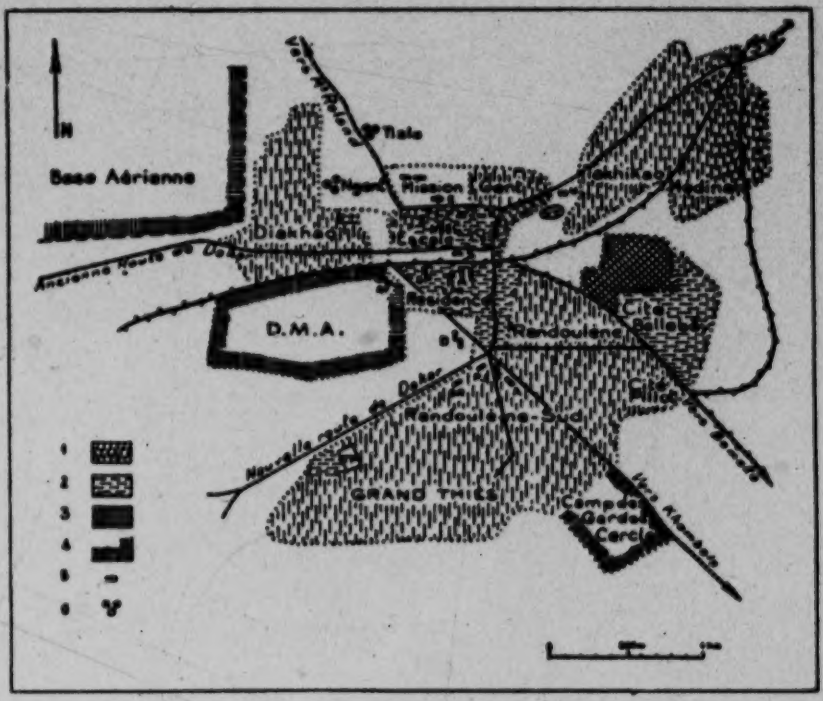


Fig. 4. — Thiès en 1954

1. Zone résidentielle des Africains ; 2. Zone résidentielle des Européens ; 3. Zone industrielle ; 4. Bases militaires ; 5. Bâtiments administratifs et religieux ; 5. Village. E - église catholique ; U - mosquée ; V - Postes ; C - Collège ; L - Police ; S - Gare ; N - Gendarmerie ; P - Ecole primaire ; RF - Réduit Faidherbe ; SP - Société de Prévoyance ; M- Mairie ; T - Trésor ; R - Résidence du Commandant de Cercle ; Pr - Prison ; D - Dispensaire ; TP - Travaux publics ; PJ - Palais de Justice ; GR - Gare routière ; P - Perception ; A - Pompiers.

de réunion des ouvriers où, après le travail, assis dans le sable, au milieu de la poussière, du bruit, dans une chaleur lourde chargée des odeurs les plus variées, ils jouent aux cartes ou au jeu de dames. Il n'est pas question dans des quartiers aussi denses d'évacuer la totalité des détritus ménagers et des eaux usées. Il est fréquent au cours de promenades à l'intérieur de cette zone de se heurter à des tas d'immondices ou de traverser quelques rigoles aux eaux stagnantes sales et malodorantes. Parfois, au détour d'une rue on a la surprise de découvrir quelques cases en paille au milieu d'une cour spacieuse (planche XI A).

Les quartiers du Sud nouvellement lotis rappellent celui de Diakhao-Nord avec ses embryons de rues se coupant à angle droit,

ses cases disposées en ordre lâche à l'intérieur de chaque carré et blotties à l'ombre des manguiers.

Chaque concession de Médina aux formes géométriques nettes, délimitées par des tapades de tiges de mil est d'une propreté méticuleuse qui tranche sur les autres quartiers de la ville. Cet ordre sévère, cette disposition rigide où toute fantaisie est bannie est le fait du caractère particulier de la secte musulmane mouride qui l'occupe.

La Cité Pillot, enfin, construite pour les agents supérieurs et les ouvriers spécialisés du Dakar-Niger au Sud de la voie ferrée de Bamako se présente sous l'aspect d'une série de bâtiments qui rappellent ceux d'une caserne. Le dispositif des nouvelles constructions est celui des petites maisons à appartements jumelés.

Ainsi, chacun des quartiers de type européen, comme des quartiers indigènes possède quelque trait particulier ou même son individualité propre qui semble correspondre à une structure sociale déterminée : milieu de commerçants, milieu de fonctionnaires, milieu d'artisans, de manœuvres, de cultivateurs.

En même temps, chaque étape de son évolution a marqué telle ou telle partie de la cité de son empreinte originale, ce qui permet de suivre assez facilement les moments successifs de son extension.

3. Les activités de la ville.

1. *Le commerce.*

Si nous exceptons la période de la conquête pendant laquelle une poignée d'hommes de troupe s'installa dans le camp retranché, la première fonction de Thiès fut le commerce.

Escale de traite à ses débuts, Thiès l'est demeurée jusqu'à nos jours. Près de 25.000 t. d'arachide sont commercialisées chaque année malgré l'ouverture de points de traite importants dans les environs, Tivaouane, Khombole, situés à une trentaine de kilomètres de là. Ce commerce exige un certain goût du risque : s'il offre certaines années d'appréciables bénéfices, il rend parfois très précaire le bilan des commerçants qui le pratiquent. La traite de l'arachide est, pour l'achat au producteur, presque essentiellement entre les mains des Levantins et de quelques Maures et Noirs. Les établissements importants : N.O.S.O.C.O. (8), maison Soucail ne pratiquent que le commerce de gros.

La factorerie tenue par un Levantin (9), attenante à la cour du secco (10) a conservé jusqu'à nos jours tout son pittoresque. On y

(8) N.O.S.I.C.O. Nouvelle Société Commerciale.
(9) Les Levantins sont au nombre de 48, soit 23 Syriens et 25 Libanais (chiffres de 1956).
(10) Secco : amas d'arachides entreposé dans la cour du commerçant et destiné à être exporté.

18:Savonnet MS37 Senegal

vend de tout : depuis la pièce d'étoffe de traite aux couleurs vives jusqu'au parfum bon marché; on y débite le pétrole au litre, le mil au kilo ou au sac. Un coin de comptoir en planche, patinée par les mains des clients, est souvent réservé à la vente des boissons que l'on absorbe à même le goulot. Des planches, des sacs empilés entravent le passage de la clientèle. C'est un va-et-vient permanent de clients éventuels qui traversent la boutique largement ouverte sur la rue. Certains demeurent là, des heures entières, sans acheter, seulement pour le plaisir des yeux. Le Levantin patient, discute du prix en langue indigène, surveille les pesées, contrôle les sacs d'arachide pour en éliminer les pierres qui peuvent s'y glisser. Le type de factorerie permet d'imaginer avec exactitude ce que devait être le commerce de l'escale dès les premières années de son installation dans la ville.

Le commerce européen est totalement différent. Il existe bien encore quelques factoreries du type que nous venons de décrire, mais, depuis quelques années, un réel effort de modernisation a changé leur aspect; elles deviennent magasin de type métropolitain avec comptoir en contreplaqué, rayonnages de conserves, nouveautés de Paris... Un magasin de luxe s'est ouvert en 1950, mettant à la disposition des acheteurs les derniers articles de la capitale : robes, shorts, costumes pour hommes, bibelots de toute sorte. Mais la proximité de Dakar, sa facilité d'accès, son attrait semblent devoir limiter sérieusement ses possibilités de vente.

Les succursales des grandes maisons de commerce : N.O.S.O.C.O., Maurel et Prom, C.F.A.O. (11) sont au nombre de huit et pratiquement détiennent le marché de la place. Chacune est encore établie dans sa concession primitive à l'intérieur de la vieille escale. La cour qui recevait autrefois l'arachide a été transformée en dépôt de marchandises; le magasin de vente au détail a été modernisé : carrelage, frigidaires, chambres froides et aussi de vastes vitrines qui remplacent les petites fenêtres d'autrefois. Le magasin de gros, par contre, a conservé son désordre : sacs de ciment, planches, fers à béton, pneus,... disposés en vrac. L'activité de ces succursales est fondée sur trois éléments : détail avec magasin de vente ouvert à la clientèle normale, commerce de gros accordé aux factoreries importantes (Levantins...) et demi-gros offert aux petits boutiquiers. Chacune est en outre concessionnaire d'appareils dont l'exclusivité de vente leur a été concédée : frigidaires, carburant, automobiles... Le chiffre d'affaire mensuel de l'une d'entre elles variait, en 1953, entre 20 et 25 millions.

Un type intermédiaire de commerce s'est établi depuis peu avec l'arrivée de Marocains : ils étaient au nombre de 25 en 1952. Cer-

(11) C.F.A.O. : Compagnie Française d'Afrique Occidentale.

18:Savonnet MS37 Senegal

tains d'entre eux tentent d'accaparer en même temps clientèle européenne et indigène. Ils sont spécialisés dans la vente des tissus et des objets de fantaisie pour Africains : babouches, fez, montres bon marché. Ils parlent couramment la langue indigène et parfois fort bien le français.

Les Africains, comme nous l'avons vu, se sont lancés dans le commerce individuel depuis 1920. Certains d'entre eux possèdent une factorerie du type Levantin, mais la plupart ont ouvert une boutique dans les quartiers extérieurs. Les Maures et les Noirs se partagent ce petit commerce : en 1952, les premiers atteignaient le chiffre de 120; les Noirs étaient peut-être aussi nombreux. Ils sont installés dans de petites boutiques en planche ou en banco recouvertes de paille ou de tôle ondulée. Sur le comptoir, constitué par une simple planche, repose une balance Roberval, quelques bocaux contenant de gros bonbons multicolores, une boîte de carton remplie de biscuits secs. Le sac de charbon posé à terre voisine avec la tine de pétrole. Quelques noix de colas maintenues au frais dans un emballage de feuilles encore vertes, un kilo de sucre cassé ouvert que l'on vend au morceau, quelques paquets de cigarettes vendues à l'unité, de petites boîtes de lait condensé donnent un aperçu de la médiocre ampleur de leurs affaires.

Pour compléter ce tableau, ajoutons les innombrables petits commerçants de « pas de porte » qui étalent sur un morceau d'étoffe ou dans une calebasse, quelques poignées de cacahouètes grillées et de colas, un paquet de cigarettes ou des beignets de mil frits. Ces petits étals sont tous situés devant la porte de la case; pendant que la ménagère vaque à ses occupations, l'aîné des enfants procède à la vente (12).

Ainsi, le commerce à Thiès (et certainement dans la plupart des villes d'A.O.F.) s'est diffusé parmi toutes les couches de la société et en même temps s'y est fort bien adapté. Les succursales des importantes maisons commerciales qui s'étaient, au début, opposées violemment à cette diffusion non contrôlée directement par elles, comprirent rapidement tous les bénéfices qu'elles pourraient retirer de cette situation nouvelle.

Parallèlement à cette extension du commerce, l'artisanat, dans une plus faible mesure, a pris lui aussi une importance assez grande. Aux artisans traditionnels : potières, bijoutiers, forgerons, viennent s'ajouter des activités d'inspiration plus moderne : photographes, horlogers, réparateurs de phonos, de bicyclettes ou même de camions, et dans un autre ordre d'entreprises : petits restaurateurs et tenan-

(12) D'après une enquête économique faite par M. Mersadier à Thiès, le produit de cette vente ne dépasserait pas 10 francs de bénéfice par jour (*Bulletin de l'I.F.A.N.*, juill.-oct. 1956, série B, p. 461).

18:Savonnet MS37 Senegal

ciers de débits de boissons. Enfin, l'installation d'artisans européens (coiffeurs, pâtissiers, etc...) est un phénomène spécifique de l'évolution sociale dans les villes africaines depuis la dernière guerre et Thiès n'y échappe pas.

2. *L'industrie.*

L'activité industrielle thiéssoise gravite principalement autour des ateliers de réparation du Dakar-Niger (13). La concession du Dakar-Niger située à peu de distance de la ville formerait actuellement le centre industriel le plus important d'A.O.F. par le nombre de ses agents (2.500 environ en 1952). Elle groupe dans son enceinte une série d'ateliers les plus divers : menuiserie, scierie, ateliers de montages pour wagons, chaudronnerie et même fonderie. La mise en service de nouveaux tracteurs Diésel a provoqué la création récente de nouveaux ateliers où fonctionnent de multiples machines perfectionnées. L'énergie est empruntée à la ligne de haute tension venue de Dakar sous 30.000 volts. L'entreprise consomme annuellement 1.700.000 kilowatts-heure, c'est-à-dire plus que la consommation globale de la ville elle-même. Il convient d'y ajouter celle, beaucoup plus faible, du coke et du mazout utilisés dans les fours et cubilots des fonderies.

Les ateliers du Dakar-Niger se présentent sous la forme d'une industrie à intégration verticale de type incomplet. L'éloignement de la Métropole, les frais et surtout la lenteur des expéditions (principalement pendant la dernière guerre mondiale) ont entraîné l'installation d'un complexe industriel qui permet de satisfaire la plupart des demandes de travaux exigés pour le bon fonctionnement du service. Tous les travaux sur bois sont effectués à la section scierie-menuiserie; les wagons sont montés à partir de chassis, de roues, de bogies importés. La plupart des pièces des locomotives peuvent être fondues à Thiès, excepté lorsqu'il s'agit d'alliages spéciaux. Certains éléments demandant à l'usinage une précision de 1/100 de millimètre pour les tracteurs Diésel sont dès maintenant fabriqués dans l'entreprise. Seules les pièces exigeant des techniques ou des machines très particulières pour leur usinage, ou dont le prix de revient serait supérieur si elles étaient forgées au Sénégal, sont achetées à l'extérieur.

Primitivement les travaux de réparation, l'usinage des pièces de locomotives ou de matériel roulant ne nécessitaient la présence que de bons mécaniciens. Mais la mise en service de machines plus puissantes fonctionnant non plus au charbon mais au mazout, exige des

(13) Les deux carrières de phosphate ouvertes par la Société Péchiney à une quinzaine de kilomètres de la ville (Pallo et Lam-Lam) n'intéressent guère son économie : en raison du nombre restreint de ses ouvriers (200 à 300) et surtout de l'éloignement du centre urbain.

révisions précises, des réparations minutieuses faites par des spécialistes avertis. La plupart d'entre eux sont encore des Européens, mais déjà quelques Africains ont la formation technique nécessaire à ces travaux délicats.

L'entreprise ne compte cependant qu'un faible pourcentage de Blancs : sur 2.500 cheminots on comptait en 1953 140 Européens seulement. Encore la plupart d'entre eux travaillaient-ils dans des bureaux (un Européen pour huit autochtones) dans les ateliers cette proportion atteignait seulement un pour quarante. Si la plupart des spécialistes métropolitains sont détachés des cadres de la S.N.C.F., les spécialistes africains sont recrutés parmi les élèves sortis des écoles techniques Terrasson-de-Fougères à Bamako ou William-Ponty à Dakar et parmi les anciens mécaniciens des arsenaux de la Marine nationale. Ils constituent les cadres de maîtrise dans les différents ateliers.

Les ouvriers ordinaires : fondeurs, marteleurs, menuisiers... ont été formés en général dans les ateliers même du Dakar-Niger où ils travaillent depuis de nombreuses années. Les manœuvres enfin, sans spécialité, sont engagés parmi les nouveaux arrivés de brousse.

Une enquête effectuée en 1952 sur le quart des effectifs (834) permet de connaître la composition ethnique de l'ensemble des ateliers. On peut noter une prééminence du nombre des Wolof (301); les Peul et Toucouleur sont au nombre de 189, les Bambara viennent en troisième position avec 115 individus. Il faut ajouter 39 Sarakolé, 40 Khassonké et 79 ouvriers appartenant à des groupes divers. Cette liste donne une idée de l'important brassage d'individus que constitue ce foyer industriel. On remarque cependant que les ouvriers des régions voisines de Thiès ne sont pas en majorité : le groupe Wolof-Sérère est de 380 unités soit 45 % du total. En outre Wolof et Sérère offrent relativement peu de techniciens et d'agents de maîtrise : il n'y a que 7 % de Wolof dans la catégorie maîtrise contre 24 % dans celle des manœuvres; le Sérère n'entre que pour 5 % dans la première catégorie et pour 39 % dans la seconde. Par contre 17 % des Khassonké et des Sarakolé font partie des cadres de maîtrise contre 22 % seulement de manœuvres et assimilés. Ces chiffres soulignent la difficulté de l'entreprise à recruter des ouvriers spécialisés dans le voisinage de Thiès. Elle doit faire appel à des techniciens de territoires éloignés, alors qu'un pourcentage élevé des ouvriers non spécialisés et des manœuvres sont recrutés sur place.

Par l'importance de ses effectifs, le groupe industriel du Dakar-Niger forme un des éléments les plus actifs de l'économie de la Cité. Plus de 25.000.000 de francs C.F.A. sont distribués mensuellement sous forme de salaire à l'ensemble du personnel.

18:Savonnet MS37 Senegal

3. *Le secteur public.*

Si l'installation et l'extension des deux camps militaires ont accru, d'une façon indirecte, l'importance de la ville, il semble bien qu'ils ont une influence médiocre dans l'économie de la cité par suite de leur organisation intérieure en circuit fermé.

L'installation de services administratifs de plus en plus nombreux et étoffés intéresse de façon plus tangible la vie économique de l'escale. L'administration du cercle, les services d'agriculture, de l'enseignement, des travaux publics, emploient plusieurs centaines de fonctionnaires, journaliers et manœuvres.

L'enseignement s'est développé d'une façon remarquable : chaque année plus de 2.000 écoliers fréquentent les écoles publiques et privées. Le nombre des jeunes écolières s'accroît également mais depuis une dizaine d'années seulement. Le Collège moderne, en raison de ses dimensions insuffisantes, refuse chaque année de nombreuses demandes d'admission. Malgré l'ouverture annuelle de nouvelles classes, on peut estimer que seulement un enfant sur trois en âge de scolarité fréquente l'école.

4. La structure sociale de la ville.

1. *Les Blancs.*

En 1955, nous sommes loin de l'époque héroïque où Thiès était considéré comme un point malsain et où la mortalité était très élevée. L'arrivée des premières familles européennes au début de ce siècle peut être considéré comme un évènement important. Il marqua la possibilité d'implanter durablément une colonie blanche dans l'escale.

Le climat a été rendu plus supportable par les améliorations multiples dans le confort qui ont créé une atmosphère propice à l'établissement de la vie familiale. En 1953 sur 2.700 Blancs on compte près de 1.200 femmes.

La population européenne est divisée en un certain nombre de « milieux » : armée, agents du Dakar-Niger, fonctionnaires, commerçants. Les contacts entre chacun de ces ensembles sont assez lâches ; sauf exception, les rapports suivis entre individus appartenant à des groupes différents, sont peu fréquents; on ne se reçoit qu'entre gens de formation identique. Le jeu des mutations qui se répètent tous les deux ans fait que le temps de séjour n'est d'ordinaire pas assez long pour qu'un nouvel arrivant se dégage de son milieu. Une certaine apathie, un manque de curiosité limitent ces contacts humains avec les groupements voisins.

Les secteurs armée, et Dakar-Niger, par la conception même de leur organisation interne, vivent en vase clos : chacun d'eux possède sa coopérative, son club, son bar et parfois son cinéma et sa piscine:

18:Savonnet MS37 Senegal

ils forment une petite ville qui se suffit à elle-même. Les agents de l'administration semblent par leurs fonctions même avoir des relations plus étendues dans les milieux différents.

Chez les commerçants et artisans le problème se pose différemment en raison de la stabilité même de leur travail et de la longueur de leur séjour. On pourrait définir dans ce milieu commercial et artisanal trois « groupes » très distincts : les « anciens » qui vivent à Thiès depuis quelques décennies, les « nouveaux arrivés » d'après guerre, le groupe Levantin-Marocain.

Les premiers sont peu nombreux; ils vivent de leur ancienne factorerie qui, malgré les aménagements récemment apportés, conserve quelque chose de vieillot. Ils peuvent s'entretenir avec l'indigène dans sa langue propre. Leur vie, si elle est devenue plus confortable, est demeurée modeste : ils sortent peu et ne se reçoivent qu'entre eux. Tous les deux ou trois ans, ils vont prendre quelques mois de repos en France pendant la saison des cultures au Sénégal. Leur vie est par conséquent assez repliée sur elle-même.

Tout différent est le second groupe formé d'émigrants récents. Il comprend surtout des célibataires ou de jeunes mariés, plus ou moins épris d'aventure peut-être, mais recherchant surtout une existence plus large. Ils vivent généralement dans une ou deux pièces louées à un Levantin ou Marocain. Comme il leur est difficile de faire la cuisine chez eux, le restaurant y supplée. En général ils adoptent une tenue négligée, s'agitent, parlent haut; leurs premières économies sont destinées à l'achat d'une moto ou d'une petite voiture qui leur permettra de s'évader de la ville. Ils sont en outre des spectateurs assidus des quatre cinémas de la place, au programme chaque jour renouvelé.

Le groupe des Levantins est différent des deux précédents; leur vie s'écoule entre leur boutique et leur appartement. De rares déplacements les conduisent à Dakar pour leurs affaires commerciales. Leur intérieur est confortable, aménagé selon le goût oriental : ils aiment les teintes vives et multiplient les coussins. Rarement ils reviennent dans leur pays d'origine; certains d'entre eux n'ont pas quitté l'Afrique depuis 30 ou 40 ans. D'autres, plus favorisés par le négoce, font chaque année un séjour en France ou en Asie occidentale. Généralement les enfants font leurs études dans le pays d'origine des parents et parlent couramment le français et l'anglais. Cette nouvelle génération de Levantins à laquelle il faut ajouter quelques Marocains s'intègrent peu à peu dans le milieu métropolitain par le truchement d'associations sportives, de parties de chasse. Ces relations amicales favoriseront peut-être dans une certaine mesure le rapprochement entre ces groupes si souvent antagonistes sur le plan commercial.

18:Savonnet MS37 Senegal

2. *Les Africains.*

D'après les recensements statistiques effectués en 1953, la composition ethnique de la ville était la suivante : sur une population africaine de 36.050 habitants les Wolof apparaissaient les plus nombreux et formaient 65,5 % de la population avec 23.624 individus, les Toucouleur au nombre de 3.356 représentent 9,3 % du total, les Bambara (Soudanais, plutôt) arrivaient au troisième rang et entraient pour 6,8 % de la population avec 2.447 individus, les Sérères établis cependant dans le voisinage de Thiès ne comptaient que 1.856 personnes, soit 5,1 % de l'ensemble. Les Peuls et les Maures respectivement 1.074 et 843 individus formaient 3 % et 2,4 % du total. Les Sarakollé et les divers autres groupes représentés respectivement par 650 et 2.190 éléments formaient 1,8 % et 6,1 % de la population.

Ces précisions disent éloquemment l'hétérogénéité ethnique de la population thiéssoise. Encore faut-il souligner que le nombre des Wolof véritables est certainement inférieur au chiffre statistique donné : après un séjour d'une dizaine d'années passées à Thiès, le Khassonké ou le Sarakolé qui aura perdu presque tout contact avec son pays d'origine, qui aura épousé une femme n'appartenant pas à sa race, qui aura adopté la langue, la nourriture, le nom correspondant Wolof se dira appartenir à ce groupe.

Comme bien on le pense, les zones les plus peuplées sont celles qui se situent à proximité des ateliers du chemin de fer : Derrière-la-voie-ferrée, Randoulène et Bambara offrent des densités de 102 à 125 habitants à l'hectare (14). Ces quartiers sont en même temps les lieux de brassage les plus complets; près de 40 % de la population sont formés d'éléments étrangers à la région de Thiès où vivent Wolofs et Sérères.

Ces chiffres nous amènent naturellement à poser le problème des contacts entre les divers groupes ethniques et des relations entre les individus.

Toutefois, nous devons mettre à part le groupe Maure dont le comportement diffère nettement de celui de ses voisins de couleur. Les Maures n'ont pas de relations avec les Noirs, excepté pour des raisons purement commerciales. Ils ne se rencontrent qu'entre eux, ne voyagent qu'accompagnés d'un de leurs semblables. Leur sobriété, leur sens de l'épargne (souvent poussé à l'excès), leur calme froid, les éloignent du tempérament souvent expansif des Noirs. Peut-être un certain sentiment de supériorité vis-à-vis de populations qu'ils dominaient avant notre arrivée est-il à l'origine de cette coupure profonde entre gens de conditions matérielles identiques.

(14) En A.E.F., dans les quartiers de Brazzaville (Poto-Poto et Bacongo) elle atteint 160 habitants à l'hectare. Renseignements tirés des Documents et Statistiques, Ministère de la F.O.M., fasc. XI, mars 1954, p. 28.

La masse noire semble former, en première approximation, un tout homogène. Cependant il existe parmi les éléments qui la composent, des distinctions traditionnelles, d'origine coutumière, ethnique, religieuse et des distinctions sociales liées aux structures récentes : hiérarchie nouvelle dans les entreprises industrielles et dans la fonction publique. Dans une même catégorie professionnelle, survit une certaine hiérarchie d'ordre traditionnel qui est toujours respectée. Dans les ateliers du Dakar-Niger par exemple, les meilleurs cadres de maîtrise sont ceux formés par les ouvriers appartenant à des castes supérieures : hommes libres, descendants de familles de chef... Les agents issus de familles de griots ou d'anciens captifs, en dépit de leur habileté au travail et de leur formation, n'auront qu'une autorité très fragile auprès de leurs subordonnés.

Les animosités entre individus appartenant à des groupes autrefois ennemis ou à des sectes religieuses opposées peuvent parfois réapparaître au cours de contacts entre individus ou groupes d'individus. Dans le même ordre d'idées, un certain favoritisme peut se glisser dans les rapports entre chef et subordonnés appartenant à une même catégorie ethnique ou de religion identique.

A l'intérieur de chaque minorité ethnique dispersée dans la ville sont nées des associations spontanées dirigées par le plus ancien d'entre eux. Périodiquement, ces amicales se réunissent. Elles sont à la base de l'entr'aide au nouvel arrivé, au chômeur qui demeure temporairement sans ressources dans l'escale. Chacune de ces réunions est en même temps l'occasion des fêtes « folkloriques » rappelant aux membres du groupe leurs coutumes et leur contrée d'origine.

Les traditions qui ont pu survivre en s'adaptant aux conditions nouvelles de la société, perdent, dans une certaine mesure, de leur importance au contact des idées nouvelles et de l'influence occidentale. Nous avons déjà remarqué que la notion de groupe ethnique s'efface rapidement lorsque l'individu est transplanté depuis longtemps dans une ville très éloignée de son village natal. Les liens familiaux, et surtout l'autorité du chef de famille sur chacun de ses membres deviennent, en ville, extrêmement lâches. Nous assistons à un éclatement de la subordination qui soumettait chacun des membres d'une famille à l'autorité paternelle. L'enfant n'est plus contraint de prendre le métier de son père, il peut choisir le travail qu'il suppose lui convenir. La jeune fille s'émancipe rapidement et rares, sont les familles thiéssoises où le père impose à son enfant l'époux de son choix. La diffusion de l'enseignement des religions musulmane et chrétienne sont pour beaucoup dans cette désagrégation des liens trop serrés de la tradition familiale. Cet éclatement des anciennes structures sociales trop étriquées n'est pas un phénomène strictement

urbain, il [redacted] dans la campagne, mais avec moins de force et avec un certain retard.

La présence du bloc industriel du Dakar-Niger d'autre part a eu pour effet la constitution d'une classe ouvrière qui est un phénomène spécifiquement urbain. Si l'ancien système des castes subsiste dans les contacts humains, celui de classe sociale se substitue peu à peu à lui. Actuellement il existe en somme une superposition des deux systèmes mais déjà s'affirme la prééminence du second. Par les contacts journaliers, par la diffusion rapide des idées sociales venues de l'Occident, la masse des ouvriers s'est organisée, elle s'est groupée en syndicat, elle a constitué des coopératives de consommation. Par le nombre élevé des adhérents de ce groupe ouvrier, les ateliers du Dakar-Niger et, par répercussion, la ville de Thiès elle-même sont devenus les centres les plus actifs et les plus agissants de l'A.O.F. La grève qui paralysa en 1948 pendant plusieurs mois le trafic ferroviaire sur les deux lignes (Dakar-Bamako et Dakar-Saint-Louis) est bien la preuve de l'influence d'un groupement puissant et organisé en même temps qu'un phénomène typiquement urbain.

Il existe donc à Thiès un climat social un peu particulier qui rend parfois tendus les rapports entre Blancs et Noirs. Principalement pendant ces périodes de crises sociales. Mais ces tensions sont toujours temporaires et s'évanouissent d'elles-mêmes dès que le conflit est liquidé.

Un problème beaucoup plus important et qui paraît général dans toutes les villes d'Afrique Noire, est celui du gonflement trop rapide sinon excessif des populations urbaines. Nous avons vu que la population de Thiès avait presque doublé de 1945 (24.000 habitants) à 1953 (40.000 habitants). Dakar, Konakri, Abidjan se sont accrus dans des proportions identiques.

Tous les éléments nouveaux qui viennent grossir les quartiers urbains sont des éléments jeunes issus de la campagne : 32 % de la population sont constitués par des jeunes gens âgés de moins de 14 ans (15) que les soit-disant facilités de la ville ont attirés. La campagne se vide de ses éléments vigoureux et la ville n'a plus assez de travail à donner à ceux qui viennent s'y installer. Une classe d'oisifs et de parasites se constitue peu à peu qui vit soit de la grande hospitalité africaine, soit d'expédients. Cet aspect du problème social des grandes villes africaines est un des plus urgents à résoudre.

Les pouvoirs publics s'inquiètent de cet énorme gonflement des populations urbaines qui dépasse de beaucoup les besoins réels. Il semble qu'aucune des méthodes adoptées jusqu'ici pour les ralentir

(15) En France, ce pourcentage est de 24 %, chiffre calculé d'après les renseignements statistiques donnés par la revue *Population*, numéro d'oct.-déc. 1954, p. 718.

n'aient donné des résultats appréciables. Peut-être les efforts qui sont faits à l'heure actuelle pour améliorer les conditions de la vie rurale et promouvoir une certaine modernisation des techniques agricoles permettront-ils d'accroître la capacité économique des campagnes et de mettre un frein à l'exode rural. Une stabilité plus grande parmi les populations urbaines permettrait alors l'établissement de structures sociales plus cohérentes et mieux équilibrées.

Georges SAVONNET.